Das Blatt kostet auswärts, durch die Post oder den Buchhandel bezogen, 1 Thlr. pr. Ct. vierteljährlich.

Bremer Handelsblatt

Inserate (4 Grote die Petitzeile) nehmen die Expedition in Bremen und die Buchhandlung von H. Hübner in Leipzig entgegen.

in Verbindung

mit O. Hübners Nachrichten aus dem Gebiete der Staats- und Volkswirthschaft und dessen Versicherungs-Zeitung.

№ 138. Bremen, den 2. Juni 1854.

Inhalt.

Ueber den Zucker, dessen Produktion und Consumtion.

Zucker findet sich in der ganzen organischen Natur verbreitet, er ist ein Produkt des organischen Lebens. Das unorganische, unbelebte Naturreich, das Reich der Mineralien kennt den Zucker nicht. Die dem letzteren angehörigen Stoffe reagiren (wo sie überhaupt eine Wirkung auf den Gaumen äußern) auf die Geschmacksnerven des Menschen und vielleicht aller übrigen Animalien nicht süß; ihr Geschmack ist vorherrschend salzig, sauer und bitter. Das Süße, der Zucker, findet sich hie und da im Thierreiche, besonders häufig und condensirt aber im Pflanzenreiche; er ist zuweilen ein Produkt des mineralischen, weitaus am meisten aber ein Produkt des vegetativen Lebensprozesses. Wo er sich in dem thierischen Körper häufig bildet, wo die aufgenommenen Nahrungsstoffe in demselben sich fast ausschließlich in Zucker umsetzen, wo der Urin als ein zuckerreicher Syrup auftritt, da ist ein krankhafter Zustand vorhanden, da liegt die den Aerzten wohlbekannte Zuckerkrankheit zum Grunde. Im gesunden Zustande bilden eine Reihe von Insektenarten Zucker im Honig, und wir genießen täglich thierischen Zucker in der Milch und Butter, den Milchzucker. In dem Reiche der Pflanzen erscheint der Zucker fast allgemein in den höchsten und vollkommensten Gebilden, in den Blüthen und Früchten. Jeder unserer Leser wird schon oft z. B. auf dem Grunde der Blumenkelche der Kaiserkrone, der Fuchsie u. s. w. mehr oder weniger große Tropfen süßer Flüssigkeit gewahrt und das Süße in der Kleeblüthe gekostet haben. Weit mehr noch enthalten Birnen, Pflaumen, Feigen, Melonen, Trauben Zucker. Der Traubenzucker tritt bei den Rosinen sogar häufig in cristallinischer Gestalt hervor. Bei allen diesen Früchten steht der Absonderung und Gewinnung des Zuckers aus ihnen theils die geringe Zuckerhaltigkeit, theils ihre Seltenheit und Unmöglichkeit, sie mit Vortheil in größerer Menge zu cultiviren, theils der höhere Werth entgegen, den sie in Form von Früchten haben und welchen man, wenn der zuckerhaltige Saft herausgepreßt würde, verlöre. In dem Stärkemehl der Körner vom Weizen, Gerste, der Kartoffel u. s. w. findet sich zwar kein Zucker, aber er wird, wenn sie in Gährung gebracht werden, leicht aus ihnen entwickelt. Dem Bierbrauen und Branntweinbrennen geht die Zuckerbildung aus dem Stärkemehl der Früchte und Kartoffeln vorher. — Einige Pflanzen sind vorzugsweise Zuckerbilder; bei ihnen tritt der Zucker nicht blos in der Blüthe und Frucht, sondern auch in dem Safte der Stämme, Stengel und Wurzelknollen auf. Dahin gehören das Zuckerrohr, die Runkelrübe, der Zuckerahorn und die Birke. Aus der Birke wird der Zucker nirgends in größerer Menge gewonnen; aus dem Safte des Zuckerahorns gewinnt man in Nordamerika in nicht unbedeutender Menge den Zucker; derselbe kommt ausschließlich in dem Produktionslande zur Verzehrung und bildet keinen Gegenstand des internationalen Handels. Mögen alle Arten des Zuckers, Milch-, Trauben-, Obst-, Honig-, Birken-, Ahorn-, Rüben- und Rohrzucker für den Chemiker von gleich großer Wichtigkeit sein, ein den Interessen des Handels dienendes Blatt wird sich mit dem für den Welthandel allein wichtigen Rohrzucker und dem, den Import und die Consumtion desselben in einigen europäischen Ländern beschränkenden Rübenzucker ausschließlich zu beschäftigen haben.

Nächst der Baumwolle ist kein Produkt der warmen Zone zu einer größeren Wichtigkeit für das menschliche Geschlecht gelangt, hat keines eine interessantere Geschichte und eine weitere Verbreitung erfahren, als der Rohrzucker. Die Heimath des Zuckerrohres ist Bengalen und andere Theile Vorderindiens. Von da hat es sich nach Carl Ritter nach Osten und Westen verbreitet; östlich durch Hinterindien nach China, auf die Sundainseln und die ganze Reihe der Inseln der Südsee bis zu der, dem südamerikanischen Continent zunächst gelegenen Osterinsel, westwärts über den Indus durch Vorderasien nach Nordafrika und sporadisch im südlichsten Europa. Eine neue Aera beginnt für die Geschichte des Zuckers mit den Epoche machenden Ereignissen, der Verpflanzung und Verbreitung des Zuckerrohres im 15. und 16. Jahrhundert in Westindien und Brasilien und auf den afrikanischen Inseln Bourbon und Mauritius. Da die Zuckerbildung gar sehr der Sonnenwärme bedarf, beschränkte sich die geographische Verbreitung der Cultur des Zuckerrohres fast nur auf die Länder innerhalb der Wendekreise.

Seit Alexander v. Humboldt in seinen politischen Essays diesen Weg zuerst betreten, haben im wissenschaftlichen und merkantilen Interesse Gelehrte und Kaufleute die Totalproduktion des Rohrzuckers auf der ganzen Erde zu ermitteln, und die darauf Bezug habenden Data zu erheben und zusammenzustellen versucht. Wir erinnern nur an v. Gülich, Rodet, v. Reden, Suse und Sibeth in London, Delius in Bremen. Auf Genauigkeit machen diese gründlichen und scharfsinnigen Arbeiten, die nur das Mögliche leisten wollen, natürlich keinen Anspruch. Man will nur ein ungefähres Bild, was am Ende besser als gar keins ist, geben. Wir müssen es uns versagen, den genannten Gelehrten und Praktikern ins Einzelne zu folgen und uns darauf beschränken, die Resultate der Forschungen kurz wiederzugeben. Die Gesammtproduktion an Rohrzucker belief sich gegen Ende der 30r Jahre auf 15^6 bis 16 Mill. Centner, sank sodann in den ersten 40r Jahren auf 15 Million, stieg gegen Mitte der 40r Jahre auf 15^6 Mill. Ctr. und hat sich seitdem nach den neuesten Ermittelungen auf einige 20 Mill. Ctr. Rohzucker erhoben. Jene 15 bis 16 Mill. Ctr. vertheilten sich dergestalt, daß auf die britischen Colonien (Westindien, Guyana, Mauritius, Ostindien) 4—5, auf die französischen (Westindien, Bourbon, Guyana) fast 2, auf die spanischen (Cuba, Portoriko, Manilla) 4—5, auf die holländischen (Java, Sumatra rc.) $1^1/_2$, auf die dänischen $^1/_5$ — $^1/_2$, auf Brasilien 2, auf Hinterindien nebst China $^1/_5$, auf Nordamerika (Louisiana) etwa $^3/_4$ Millionen Centner entfallen. In den letzten Jahren ist nun eine sehr erhebliche Vermehrung der Gesammtproduktion eingetreten, herrührend hauptsächlich von dem ganz enormen Aufschwung der Zuckerproduktion im holländischen und britischen Ostindien, auf Cuba und Mauritius, ein Aufschwung, der den Rückschlag in dem britischen Westindien in Folge der Aufhebung der Negersclaverei (nur Barbados hat sich durch Uebersiedelung ostindischer Culis gehoben), so wie in den französischen Colonien weit überwogen hat.

Genauer als die Produktion hat man die Gesammteinfuhr nach Europa, welche dem europäischen Verzehr zu Grunde liegt, ermittelt. Die Totaleinfuhr war im Jahre 1736 $2^1/_2$, gegen das Jahr 1775 4^7, im Jahre 1788 4^8, 1823 6^5, 1825 (nach Alexander v. Humboldt) $8^2/_3$, in den Jahren 1830—37 9 bis 10 Millionen Centner Rohzucker; sie stieg dann mit unerheblichen Schwankungen fast andauernd zu 10 bis 12 Mill. Ctr., war im Jahre 1847 sogar 15, und betrug in dem Jahre 1853 fast 14 Mill. Ctr. Sie hat sich seit einem Jahrhundert mehr als verfünffacht. Wir lassen ein Tableau, aus welchem die Art, wie sich der Import auf die Länder Europas vertheilte, ersichtlich ist, folgen:

	1833 Mill. Pfd.	1834 M. P.	1835 M. P.	1836 M. P.	1837 M. P.	1838 M. P.	1839 M. P.
Hamburg	75	72	92	84	88,^{0}	102,^{0}	85
Bremen	17	12	13	15	12,^{3}	15,^{4}	13,^{3}
Holland	68	86	111	121	131,^{3}	158,^{8}	168,^{1}
Belgien	30	31	44	38	46,^{8}	34,^{5}	32,^{0}
Frankreich	137½	166½	149	153	138,^{8}	162,^{7}	152,^{9}
Italien	?	?	?	?	82,^{8}	105,^{4}	102,^{4}
Triest	32	44	59	77	?	?	?
Großbritanien	494	477	456	464	446,^{9}	560,^{0}	477,^{6}
Zusammen	853½	888½	924	952	946,^{9}	1138,^{8}	1031,^{3}

	1840 Mill. P.	1841 Mill. P.	1842 Mill. P.	1843 Mill P.	1844 Mill. P.	1845 Mill. P.
Hamburg	98,^{4}	75,^{0}	95,^{0}	98,^{5}	68,^{5}	88,^{5}
Bremen	13,^{0}	13,^{2}	14,^{8}	18,^{7}	13,^{2}	18,^{1}
Holland	159,^{7}	200,^{2}	151,^{0}	165,^{8}	159,^{6}	183,^{9}
Belgien	36,^{5}	33,^{2}	28,^{1}	42,^{0}	52,^{5}	39,^{3}
Frankreich	151,^{9}	167,^{5}	194,^{6}	171,^{2}	131,^{3}	183,^{8}
Italien	43,^{7}	34,^{4}	39,^{8}	33,^{5}	32,^{5}	40,^{8}
Triest	62,^{7}	60,^{2}	57,^{8}	78,^{1}	67,^{4}	72,^{6}
Großbritanien	423,^{4}	504,^{4}	536,^{5}	549,^{9}	558,^{4}	627,^{6}
Zusammen	989,^{3}	1088,^{1}	1117,^{6}	1157,^{7}	1083,^{4}	1254,^{6}

	1846 Mill. Pfd.	1847 Mill. Pfd.	1848 Mill. Pfd.	1852*) Mill. Pfd.	1853 Mill. Pfd.
Hamburg	72^{5}	77^{0}	70^{5}	47^{5}	50^{0}
Bremen	17^{5}	16^{9}	20^{2}	14^{9}	21^{0}
Holland	200^{0}	197^{9}	212^{3}	209^{1}	209^{3}
Belgien	46^{2}	64^{4}	56^{5}	52^{1}	73^{7}
Frankreich	173^{3}	170^{1}	131^{7}	150^{8}	123^{2}
Italien	51^{9}	37^{3}	50^{6}	57^{0}	51^{5}
Triest	81^{1}	82^{7}	64^{3}	103^{9}	105^{9}
Großbritanien	648^{3}	870^{7}	751^{5}	698^{2}	759^{4}
	1290^{8}	1517^{0}	1357^{6}	1334^{5}	1394^{9}**)

Zieht man Durchschnitte der 10 Jahre von 1833 bis 1842, der 6 Jahre von 1843 bis 1848 und der Jahre 1851 und 1852, so ergiebt sich:

	1833/42 Mill. Pfd.	1843/48 Mill. Pfd.	1852/53 Mill. Pfd.
Hamburg	86^{6}	79^{2}	48^{7}
Bremen	13^{8}	17^{4}	18^{4}
Holland	135^{5}	186^{6}	204^{2}
Belgien	35^{3}	50^{1}	62^{9}
Frankreich	157^{4}	160^{2}	137^{0}
Italien	68^{1}	41^{1}	54^{2}
Triest	57^{1}	74^{3}	104^{9}
England	484^{0}	667^{7}	728^{8}
Zusammen	1037^{8}	1276^{6}	1359^{1}

Die enorme Steigerung der Zuckerimportation in Holland und Großbritanien in Folge des Aufblühens ihrer asiatischen Colonien springt in die Augen. Amsterdam (auf welches im Jahre 1853 139 Mill. Pfd. Zucker kamen) ist jetzt der bedeutendste Zuckermarkt auf dem Continent. Es hat Hamburg, welches noch vor 20 Jahren diese Stelle einnahm, sehr bedeutend überflügelt. Hamburg nimmt jetzt erst die sechste Stelle ein, außer Amsterdam sind noch Triest, Rotterdam, Antwerpen und Havre bedeutender und Marseille steht ihm im Range etwa gleich. Hamburg ist auch absolut sehr zurückgegangen, Bremen unbedeutend gestiegen; der französische und italienische Import ist zurückgegangen. Die deutschen Nordseehäfen importirten zusammen in den Jahren 1833 bis 1842 100 Mill. Pfund, neuerdings nur 67 Mill. Pfund, d. h. der Import hat wie 3 : 2 abgenommen. Die Ursache liegt in der bedeutenden Runkelrübenzucker-Fabrikation des Zollvereins. Englands Procentsatz der Gesammteinfuhr ist gestiegen, in der früheren Zeit führte es nicht die volle Hälfte ein, in den letzten Jahren hat es mehr als die Hälfte eingeführt.

Es dürfte noch interessant sein, den Antheil, welchen die verschiedenen Welttheile an diesem Import genommen haben, zu betrachten. Eine sehr auffallende Erscheinung ist es, wie bedeutend die amerikanische Zuckerproduktion und der Export von da die Erzeugung und Ausfuhr im Heimathslande Asien übertroffen hat. Im Jahre 1830 kamen 89 pCt. der gesammten europäischen Einfuhr auf Amerika (westindische Colonien und Brasilien) und nur 11 pCt. zu fast gleichen Theilen auf Asien (britisch und niederländisch Ostindien) und Afrika (Mauritius und Bourbon); ⅞ alles Zuckers in Europa wurden aus Amerika importirt. In den Jahren 1852 u. 1853

*) Ueber die Jahre 1849, 1850 und 1851 sind wir leider außer Stande, die specielleren Angaben zu machen.

**) Um eine Vorstellung von der Bedeutung des durch den Colonialzucker veranlaßten Schiffsverkehrs zu machen, bemerken wir: 1400 Mill. Pfund sind 366,666 Last à 4000 Pfd. Die Bremer und Hamburger Rhederei zusammen halten etwas über 1 Mill. Last. Der europäische Zuckerverbrauch wiegt daher mehr als dreimal so viel, als die Schiffe der Städte Bremen und Hamburg tragen können.

dagegen verhielt sich in Folge des ostindischen Aufschwungs der europä[ischen] Import nach Welttheilen folgender Gestalt: Amerika 68^{8}, Asien 22^{5} [...] Afrika 8^{7} pCt., wonach Asien und Afrika zusammen fast ein Dritt[heil] 31^{2} pCt., (gegen ein Achttheil vor 20 Jahren) in Europa einführen.

Die Gesammtbevölkerung Europas kann jetzt zu 250 Mill. Mens[chen] angenommen werden; es entfallen daher auf den Kopf 5^{2} Pfd. Coloni[al]zuckerverbrauch. Ueber die Hälfte der Gesammtzuckerproduktion komm[t] dem kleinsten Welttheil Europa, das etwa ein ⅕ der Gesammtbevölker[ung] der Erde hat, zum Verbrauch. Demnach ist der durchschnittliche Verbra[uch] des Kopfes in den übrigen vier Welttheilen noch nicht ein Viertel [des] europäischen Durchschnittssatzes.

Durch welche Mittel kann den Folgen eintretenden Nahrungsmangels vorgebeugt werden?

(Mit besonderer Rücksicht auf deutsche und französische Zustände.)

Von der badisch-französischen Grenz[e].

Die Geschichte des Hungers und der Noth hat mit der Fehl[ernte] 1853 ein neues Blatt begeschrieben.

Das Nothjahr geht zu Grabe, neue Hoffnungen wachsen empor; [wer]den sie sich in jener Ausdehnung erfüllen, wie es die Verhältnisse verlang[en?] Eine Sicherheit für eine gesegnete Ernte haben wir nicht — Vorräthe nicht vorhanden — der Krieg vor der Thüre — somit auch beinahe Gewißheit auf gesteigerten Bedarf. Demnach scheint es uns von hö[chster] Wichtigkeit, mit Rücksicht auf die Warnungen und Fingerzeige des laufenden Fehljahres und in Anbetracht der ungewissen Zukunft einen [Blick] auf jene Mittel zu werfen, durch welche wir in Zukunft vor der Noth zu schützen vermögen. In No. 129 des Handelsblattes haben wir [einen] Bericht „über die Einfuhrzölle auf fremdes Vieh nach Frankreich“ geg[eben;] unsere heutige Mittheilung schließt sich als Fortsetzung jenem Artikel [an,] indem die Frage, die wir zu behandeln gedenken, in vielfacher Beziehung [zu] den dort festgestellten Zuständen steht.

Wenn wir uns nach einer Vergleichung jener Maßregeln umse[hen,] welche in früheren Zeiten ergriffen werden konnten, um eintretendem Ma[ngel] wirksam abzuhelfen, so darf auf den ersten Blick hin bereits gesagt [wer]den, daß eine Vergleichung von ehedem und jetzt solche Verschiedenheiten bi[etet,] daß in unserer Zeit eine hart drückende Noth beinahe wie eine Fabel ersch[ei]nen sollte. Und dennoch ist der dermalige Zustand noch so traurig, [daß] uns hunderte von Beispielen zu Gebote stehen, die auf das klarste bew[eisen] können, daß wenn auch gerade keine allgemeine Hungersnoth mehr mög[lich] ist, dennoch die Abhülfe so theuer zu stehen kommt, daß für [den] armen Mann nur der Name gewechselt wird und anstatt der Hunger[s]noth die Geldnoth eintritt, denn bei Brotpreisen wie in Baden, [den] 6pfündigen Laib zu 30 und 40 Xr. und im Elsaß zu 30 Sous = 42 [...] ist es nicht zu verwundern, daß in den Landgemeinden Rüben und [...] Kartoffeln ausschließlich und zur größten Noth das Brot ersetzen, und bei einer vor wenigen Wochen vorgenommenen amtlichen Brotschau in [...] solchen Gemeinde sich herausstellte, daß unter 300 Bürgern nur 34 [...] Brot zu finden waren.

Die hie und da auftauchenden lokalen Vorschläge zur Abwend[ung] fernerer Noth sind in gewisser Richtung beachtenswerth, allein zur Beseitigu[ng] solchen tief eingreifenden Uebelstandes genügt es nicht an begrenzten Maßreg[eln,] die nur einen gewissen Umkreis im Auge haben; es muß vielmehr der [Blick] über die gesammte Karte schweifen — und Aufgabe des Volkswirthes [ist] es, jene Mittel zu ergründen, wodurch eine Ausgleichung der Produktivk[raft] in solcher Weise erzielt werden kann, daß weder Temperatur, Entfernu[ng] und theilweiser Mißwachs in einzelnen Gegenden des westlichen Euro[pa] einen gefahrdrohenden Charakter anzunehmen oder außergewöhnliche Theuru[ng] hervorzurufen vermöchten. In die vorderste Reihe der wirksamsten [und] kräftigsten Maßregeln zur Erreichung des Zweckes gehört ohne Zweifel [die] größtmöglichste Ausdehnung und Vervollkommnung der Communicati[ons-] und Transportmittel aller Art, vornehmlich der Landstraßen, Canäle, Wa[sser]straßen, Eisenbahnen und zur großen Hauptsache mit, die Herstellung [und] Unterhaltung der großen, mittleren und selbst der kleinsten Vicinalstra[ßen.]

Daß die günstige Lösung der Hauptfrage in der Verbesserung und [Ver]vollkommnung des stets noch mangelhaften Verbindungswesens zu finden [ist,] ersehen wir durch einen einfachen Blick auf die enormen Preisunters[chiede] deutscher und französischer Fruchtmärkte.

Bereits auf sehr geringe Entfernung ist dieses Mißverhältniß schon [ein] höchst auffallendes, so galt der Hectoliter Weizen in den letzten Monaten bis 36 Fr. in Basel, in Nürnberg hingegen 28—29 Fr. und selbst in gewöhnlichen Zeiten finden wir mitunter eine Differenz von 4 — 6 Fr. [per] Hect. und zwar auf Märkten die nur 40—60 Stunden und mitunter [noch] viel weniger Stunden von einander entfernt sind.

In Frankreich tritt dieses Mißverhältniß noch lebhafter hervor, [wenn] wir z. B. sehen daß die Frucht zu 31 Fr. in Marseille, zu 34 in [Stras]burg, zu 40 in Cognac, zu 37 in Colmar, dann in Lyon zu 29, in [Cler]mont Ferrand zu 27 Fr. u. s. w. verkauft wird. So bedeutend aber [auch] diese Preisungleichheiten immerhin erscheinen mögen, so können sie dessenu[ngeachtet]

achtet nur in mangelhafter Weise den wahren Sachverhalt klar veranschaulichen.

Je mehr oder weniger weit der Producent von dem Markte, wo er seine Erzeugnisse absetzen kann, entfernt ist — und je mehr oder minder gute Verkehrsstraßen ihn mit diesem Markte in Beziehung setzen, in solchem Verhältniß wird sich auch der Marktpreis in höherm oder niederm Grade gegenüber dem Vorrath bereits auf dem Speicher feststellen.

In vielen Schwarzwald- und Gebirgsgegenden sowohl Badens, der schwäbischen Alp und in zahlreichen Schweizergemeinden, auch in den elsaßischen Gebirgsgegenden, den Vogesen rc. giebt es eine Masse Producenten, welche sich glücklich schätzen würden, ihre Fruchtvorräthe, *auf dem Speicher genommen*, um 1/3 billiger zu erlassen, als wie der Marktpreis feststeht, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil ihnen die Verkehrsmittel mangeln, um *zu rechter Zeit* und mit verhältnißmäßigem Kostenaufwand ihre Erzeugnisse zu Markte bringen zu können. In Frankreich giebt es trotz des dermalig vorherrschenden Mangels eine sehr große Zahl Landwirthe, welche in solcher Weise vom Verkehr ausgeschlossen sind, daß sie heute den Hectoliter Frucht gern zu 15 à 16 Frs. verkaufen, demnach um 100 pCt. billiger, als wie solcher auf dem Markte ausgeboten ist.

Diesen mißlichen Zustand fühlen wir aber in seiner Rückwirkung nicht ausschließlich allein für den Getreidehandel, sondern es verhält sich in gleicher Weise mit dem Fleisch, dem Wein, den Kartoffeln und so manchen andern nöthigen Lebensmitteln.

Während man in Basel, Straßburg, Mainz, Frankfurt über hohe Fleischpreise, zu 28—30 C. pr. Kilogramm (14 à 15 C. pr. Pfd.), klagt, wird dasselbe in jenen Localitäten, welche eine dem Absatz ungünstigere Lage haben, zu 14, 16 und 18 C. pr. Kilog. verkauft, also ebenfalls ein Preisunterschied von 100 pCt., hierzu kömmt aber noch, und darf nicht außer Acht gelassen werden, daß diese letztgedachten Preise stets noch in Städten und Städtchen bezahlt werden, wo das Fleisch mit Octroi, Accise, dann mit dem Nutzen, welchen der Metzger und der Zwischenhändler verlangt, und endlich noch mit den Transportkosten belastet ist. Um das Kilog. Ochsenfleisch zu 16—18 C. im Fleischerladen verkaufen zu können, muß dasselbe von dem Erzeuger nothgedrungen zu 10—11 C. pr. Kilog. geliefert werden.

Wer sind aber diese Erzeuger? Es sind dies die *Stiefkinder der Staaten*, welche zu allen Lasten und Bedürfnissen der Gesammtheit ihr redliches Antheil unverdrossen beitragen, ohne ihrerseits ein Aequivalent zu finden, oder einen Schritt vorwärts thun zu können in der Verbesserung ihrer Verhältnisse. Die Eisenbahnen sind ihnen nur dem Namen nach bekannt, Straßen müssen sie zum Theil selbst bauen und unterhalten, und in solcher Lage sind sie natürlich froh, wenn ihre Erzeugnisse, selbst zu den kaum annehmbarsten Preisen, nur Käufer finden.

Im innern Frankreich, im Elsaß, in Schwaben, in Baden, längs des ganzen Rheinstroms, giebt es eine große Zahl Weinproducenten, welche sehr zufrieden sind, wenn sie ihr Gewächs zu 3 à 4 Xr. pr. Liter verwerthen können, während man in Norddeutschland einen abscheulichen Branntwein zu einem 3 und 4fach höhern Werthe verkauft, und dort für eine Flasche mittelmäßigen Weines Preise bezahlen muß, die besonders dem Rheinländer, wenn er den Norden besucht, beinahe fabelhaft klingen.

Was die französischen Weine anlangt, so wissen wir wohl, daß die berüchtigten Eingangszölle einen bedeutenden Antheil an diesen hohen Detailpreisen haben. Anders verhält es sich aber bei den deutschen Weinen, obgleich auch diese mit Steuern und Lasten verschiedener Art beschwert sind. Hingegen ist der Verkehr mit Früchten in keiner Weise beschränkt. Das Fleisch ist nur theilweise durch das Octroi oder auch die Schlachtsteuer belastet, und läßt sich daher für die auffallenden Preisdifferenzen der beiden letztgedachten Hauptnahrungsmittel wohl kein ähnlicher Grund, wie bei dem Weinverkehr, mit Recht annehmen. Eine unermüdete Verbesserung und Vervollkommnung in Herrichtung der nöthigen Verkehrsmittel würde sicher eine völlig neugestaltete Sachlage herbeiführen.

Wir könnten nicht leicht einen trefflicheren Beleg sowohl für vorstehende Behauptung als auch für die segensreichen Erfolge der allgemeinen Verkehrsfreiheit auffinden, als dadurch, daß wir den Verlauf der Krisis des Jahres 1853 mit jener des Jahres 1847 in Vergleichung setzen. Die enormen Zufuhren an Brotfrüchten, welche namentlich Frankreich von dem Auslande bezog, waren in verhältnißmäßig sehr kurzen Zeiträumen und viel schneller aufgebracht worden, als die Deckung des Deficits des Nothjahres 1847 und offenbar aus keinem anderen Grunde als wegen der Fortschritte, welche die Communicationsmittel seither gemacht, und der Mangel wäre in viel geringerem Maße fühlbar geworden, wenn der Fortschritt der Transport-Verbindungen in noch ausgedehnterer Weise bestanden hätte.

Je mehr wir mit der Zeit voranschreiten und je vollständiger die Verkehrsmittel sich heranbilden, desto seltener und unfühlbarer werden die eintretenden Nahrungsmängel werden, vorausgesetzt, daß die Bevölkerungen in nicht zu unverhältnißmäßer Zahl anwachsen, wozu es bei den massenhaften Auswanderungen und bei der drohenden Kriegsfurie in Deutschland und Frankreich keinen absonderlichen Anschein hat.

Bis in die letzten Jahre des 18. Jahrhunderts trat nicht allein der Mangel, sondern die ausgeprägte Hungersnoth sehr oft und in verheerendster Weise auf, die nun absterbende Generation hat die Zahl und innere Wirksamkeit dieser Noth in verhältnißmäßiger Abnahme gesehen, obgleich während des letzten Jahrhunderts die Bevölkerungen um das Doppelte gestiegen.

Die Wirkungen guter Verkehrsstraßen bestehen aber nicht allein darin, in einem gegebenen Zeitraume die Massen der auf dem Continent vorhandenen Nahrungsmittel in ausgleichender Weise derart zu vertheilen, daß von jenen Punkten, wo am meisten Vorräthe lagern, die Transporte nach den am meisten bedrohten und bedrängten Gegenden geschafft werden können, was sicherlich bereits eine ungeheure Wohlthat ist, sondern sie haben auch noch und zwar ihr Hauptverdienst darin, daß sie eine regelmäßige und normale Erzeugung veranlassen, so daß der allenfallsige Ernteausfall auch in dieser Hinsicht bedeutend minder fühlbar wird.

Als allgemeine Regel ohne Ausnahme darf angenommen werden, daß alle jene Länder, in welchen die nöthigen Verkehrsstraßen fehlen, wo daher die Ein- und Ausfuhr *auf billigem Wege* nicht zu erzielen ist, auch die Produktion matt und kraftlos daniederliegt. Gegenüber der heutigen Lage dürfen wir nur einen vergleichenden Rückblick um ein Jahrhundert in die deutsche und französische Agrikulturgeschichte werfen und an die dermaligen Zustände z. B. in Spanien erinnern, wo die Kraftlosigkeit und Verschollenheit der Industrie im Allgemeinen und die Mattigkeit in der Erzeugung von Bodenprodukten ein praktisches Bild vor Augen stellt. Die Antwort auf die Frage „Warum?" ist leicht gegeben, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil man sich nicht zur Erzeugung von Produkten aufgemuntert fühlt, deren Verkauf man nicht realisiren kann, deshalb beschränkt man sich auf das blos Nothwendige, hält an diesem Grundsatze fest, da der Ueberfluß keinen Werth hat, und tritt endlich ein Fehljahr ein, so bleibt eben nichts übrig, als in großer Gesellschaft Hungers zu sterben.

Wir verweisen in dieser Beziehung nur auf Gallizien und auf die Jammergestalten des gräßlichen Hungertodes auf den Gebirgen der Rhön in den letztern Jahren — und tausendfältig werden wir uns daran erinnern können, was wir periodisch in vergangenen Zeiten in einzelnen Provinzen und Ländern in gedachter Richtung erlebt haben.

Deutschland und Frankreich haben in den letztern Jahren in Erreichung des Zieles bereits kräftige Anstrengungen gemacht; aber wahrlich, wir schaudern, wenn wir daran denken, was z. B. aus gegenwärtiger Nahrungskrisis in Paris geworden wäre, wenn die vorhandenen ausgedehnten Transportmittel noch nicht bestanden hätten. Da trotz dieser erleichterten Verkehrsmittel und bei den von allen Seiten nach der französischen Hauptstadt strömenden Zufuhren der Fruchtpreis dennoch auf 32 Franken pr. Hectoliter feststeht, was wäre wohl im entgegengesetzten Falle zu erwarten gewesen? Welchen Preis würde das Fleisch erreicht haben? Was würden die Herren Schutzzöllner für Gesichter gemacht haben, wenn Ausfuhrverbote, hohe Transitzölle, Repressalien oder Monopole dem freien Verkehr hemmend in den Weg getreten wären? Und könnte man es am Ende jenen die Handelsfreiheit als Princip im Wappen führenden Nationen verdenken, wenn sie nicht geneigt sein sollten, für die Zukunft in Zeiten des Mangels, den willfährigen Serviteur der Herren Schutzzöllner abzugeben, um als Aequivalent nach einigen Wochen wieder von den Grenzen verjagt zu werden, als ob sie die Pest einschleppen wollten.

Fest steht, daß die Eisenbahnen noch stets nicht jenen Grad der Ausdehnung, besonders hinsichtlich der Zweigbahnen, erreicht haben, den sie erreichen müssen. Die Küstenschifffahrt, die Fluß- und Canalschifffahrt bedarf der Fortschritte in weit ausgedehnterer Weise, als bisher; das Straßennetz, welches den Producenten von seinem Hofe nach der Eisenbahn oder an den Einladungshafen führt, bedarf der ungesäumtesten Vervollständigung.

Alle Kräfte müssen sich lediglich auf dieses einzige Ziel concentriren und auf dessen Verwirklichung hinarbeiten, alles Uebrige ist minder wichtiger Natur. Kaum darf es verschwiegen werden, daß die Unwissenheit, die eingefleischten üblen Gewohnheiten und der vorherrschende Geldmangel einen großen Theil der Mitschuld an den traurigen Zuständen des Ackerbaues in vielen Gegenden Deutschlands und Frankreichs tragen, und wir sind wahrlich nicht gemeint, jene Versuche zurückzuweisen, welche die Aufklärung der Landwirthe als ein ihnen dargeschossenes Betriebscapital betrachten, *aber vor allem andern bedarf es der Absatzwege*, das übrige kömmt dann von selbst, denn die Capitalien und die Aufklärung benutzen dieselben Wege, welche dem Absatze förderlich sind, und können die Erzeugnisse nicht abgesetzt werden, so ist jeder Anwachs der Produktion eben so unnütz als unmöglich.

(Fortsetzung folgt.)

Berichte deutscher Handelskammern für 1853.

II.

Nachdem wir in voriger Nummer nach Anleitung der Berichte von Stettin und Königsberg uns mit der Thätigkeit des *Ostseehandels* im abgelaufenen Jahre bekannt gemacht haben, wenden wir uns heute zu der Betrachtung der *Schifffahrt* auf den in nördlicher Richtung fließenden *Hauptströmen Deutschlands*. Einigermaßen genügendes Material liegt uns indessen, wie wir von vorn herein bemerken wollen, nur in Be-

ziehung auf den deutschen Mittel- und Niederrhein in den Berichten von Coblenz, Köln und Düsseldorf vor, was die Elbe und die Weser anlangt, sind wir auf die Mittheilungen der Handelskammern zu Magdeburg und Minden beschränkt*).

Rhein. Wenn man ehemals sagen konnte, daß die Natur dem Verkehr seine Bahnen durch die großen Ströme vorgezeichnet habe, so ist seit Erfindung der Eisenbahnen ein neuer Factor aufgetreten, kräftig genug, um den Zug der Menschen und der Waaren von den alten Wegen theilweise abzulenken. Das Uebergewicht der neuen Locomotive beruht hauptsächlich in der gleich leichten und raschen Beweglichkeit vorwärts und rückwärts und in der geringen Abhängigkeit von Witterungseinflüssen, wogegen die Schifffahrt ihre größere Billigkeit für die Thal- und selbst für Bergreise in die Wagschale zu legen hat. Das richtige Princip ist daher, beide Kräfte nicht durch Trennung in eine Concurrenz auf Leben und Tod gegen einander zu bringen, sondern durch Combination die segensreichen Wirkungen beider zu erhalten. In England und Nordamerika hat man das Verhältniß am richtigsten erkannt und daher die neuen Landstraßen parallel mit den vorhandenen natürlichen oder künstlichen Wasserstraßen zu ziehen sich bestrebt. Die Ausgangspunkte werden hierdurch für beide dieselben und die daselbst zusammenströmenden Waaren trennen sich, um je nach dem individuellen Bedürfnisse größererer Raschheit oder größerer Billigkeit zu Land oder Wasser ihren Weg fortzusetzen. Nichts beweist deutlicher als der Eriekanal die Möglichkeit der Erhaltung des Wassertransportes neben zu demselben Ziele strebenden Eisenbahnen. Alljährlich wächst die Masse der auf demselben beförderten Güter und, um seine Arbeit zu verrichten, würde jetzt die tägliche Bewegung von 150 Locomotiven mit einer 15 (engl.) Meilen langen Wagenreihe erforderlich sein. In einem alten Lande, wie Deutschland ist, tritt aber zu dem inneren Grunde dafür, daß man die Endpunkte der Eisenbahnen mit denen der Wasserstraßen zusammentreffen lasse, der äußere hinzu, daß man wo möglich bestehende glückliche Verhältnisse vor dem Untergange bewahren soll. Angesichts der bereits vielfach geschilderten Gefahren der Ablenkung des Verkehrs von der großen Rheinstraße, wozu in jüngster Zeit noch diejenige der Vereinigung der großen französischen Eisenbahnen mit belgischen zu gemeinschaftlichem Betriebe einer, Deutschland gänzlich umgehenden Concurrenzroute sich gesellt, und gegenüber der täglich mehr in die Erscheinung tretenden Thatsache, daß Havre den transatlantischen Verkehr Süddeutschlands und der Schweiz an sich zu reißen begonnen hat, finden wir es daher vollkommen gerechtfertigt, wenn die rheinischen Städte bei der preußischen Regierung auf entscheidende Schritte zur Herstellung der Rheinbahnen auf beiden Ufern, sowie einer stehenden Brücke bei Köln dringen. Es ist wohlthuend, zu gewahren, daß allmählich auch in Deutschland bei der Betrachtung materieller Verhältnisse sich der Blick über den nächsten Umkreis des eigenen Bedürfnisses erhebt, und wir können uns nicht versagen, zum Belege hierfür eine Stelle aus dem Berichte der Kölner Handelskammer wörtlich einzuschalten. Nachdem das Streben des Gouvernements, die deutsche Rhederei durch Anlegung eines Kriegshafens zu schützen, anerkannt und die Errichtung eines norddeutschen Schiffahrtsbundes mit der Aufgabe, eine Kriegsflotte auszubilden und durch Befestigungen die norddeutsche Küste nnd namentlich die für den Handel so wichtigen Elbe- und Wesermündungen zu schützen, empfohlen worden ist, heißt es weiter: — In Bezug auf zeitgemäße überseeische Verbindungen haben wir wiederholt den Wunsch ausgesprochen, daß die Staatsregierung direct oder durch Subvention von Actiengesellschaften regelmäßige, mindestens wöchentlich einmalige Dampfschifffahrtsverbindungen von Bremen und Hamburg aus nach Nord- und Südamerika ins Leben rufen möge, sodann, daß dieselbe dahin wirke, daß zur Hebung des directen Schifffahrtsverkehrs zwischen den Rheinlanden und den Nordseestaaten die vertragsmäßig von den Niederlanden für die Rheinuferstaaten gewährten Begünstigungen auch auf die norddeutschen Seeufer-Staaten ausgedehnt werden."

Der Düsseldorfer Bericht ist der Ansicht, daß ohne gänzliche Beseitigung der Rheinzölle, Recognitions- und Brückendurchlaßgebühren die Schifffahrt immer mehr empfindliche Verluste erleiden und sich namentlich den Waarenzug von Rotterdam nach der Schweiz nicht werde erhalten können. Fernere Uebelstände bestehen in dem Mangel der entsprechenden Zahl geräumiger Schutzhäfen und in der namentlich auf hessischem und nassauischem Gebiete hervortretenden schlechten Beschaffenheit des Fahrwassers.

Die Uebersicht der Schifffahrtsbewegung auf dem Rhein beginnen wir mit einer Zusammenstellung der Passage durch die Düsseldorfer Schiffbrücke im Jahre 1853. Dieselbe umfaßt 10,237 Fahrzeuge, einschließlich Flöße; davon zu Berg 1033 Personen-Dampfschiffe, 785 Schleppdampfer mit 1177**) angehängten Schiffen, 942 Segelschiffe; zu Thal 1027 Perf.-Dampfsch., 797 Remorqueure mit 659 angehängten Schiffen, 3784 Segelschiffe. Im Hafen von Düsseldorf betrug die

	Einfuhr:	Ausfuhr:
zu Berg	741,729 Ctr.	110,080 Ctr.
zu Thal	893,956 "	144,698 "
	1,635,685 Ctr.	254,778 Ctr.
gegen 1852	1,730,510 "	616,427 "

Der bedeutende Unterschied bei der Ausfuhr gegen das Vorjahr entsteht hauptsächlich durch die Einstellung der Verschiffung von Steinkohlen Seitens der Prinz Wilhelms-Eisenbahn, welches Verhältniß fortdauern wird, weil durch die für die Ruhrschifffahrt eingetretenen großen Verbesserungen die Eisenbahn mit dieser nicht concurriren kann. Der Ausfall bei der Einfuhr trifft hauptsächlich auf Korinthen, Tabak, Oele, Gummi, Harz, Farbestoffe, zum Theil hat derselbe auch seinen Grund in der Verhinderung der Schifffahrt durch niedrigen Wasserstand und Eisgang.

Köln.

		Einfuhr		
zu Berg	1,839,011	Ctr. in 1852	mehr	506,246 Ctr.
zu Thal	1,414,443	" " "	weniger	81,554 "
		Ausfuhr		
zu Berg	1,099,054	Ctr. in 1852	mehr	454,342 Ctr.
zu Thal	251,331	" " "	"	105,961 "

Die Gegenstände, auf welche der Ausfall vorzugsweise trifft, sind Baumwolle und Eisenbahnschienen, welche letzteren den Weg von Belgien nach der Schweiz durch Frankreich nehmen, weil sie neben der Fracht von 14 Kreuzer von Köln bis Mannheim nicht auch noch das Rheinoctroi von 14⅛ (!) Kr. ertragen können. Dem Hafen von Köln gehörten Ende des Jahres an:

19 größere Schiffe	von	79,757	Ctr.	Tragfähigkeit
18 Dampfsch. für Perf. u. Waaren	"	18,476	"	"
2 Local-Dampfboote	"	1,208	"	"
1 Fährdampfboot	"	298	"	"
5 Remorqueure	"	3,751	"	"
32 eiserne Schleppkähne	"	217,204	"	"
2 eiserne Seeschiffe	"	14,604	"	"

Von Coblenz wird berichtet, daß in Folge der gesteigerten Getreideeinfuhr und des Exportes von Rohprodukten die Bewegung im dortigen Hafen lebhafter als in 1852 gewesen sei. Die Segelschifffahrt auf der Mosel ist fortwährend im Rückgang, indem dieser Fluß aufgehört hat, den Hauptverbindungsweg Lothringens, der Champagne rc. mit Deutschland zu bilden.

Elbe. Ueber die Dampfschifffahrt auf diesem Flusse bemerkt der Bericht der Magdeburger Handelskammer:

Der noch im Februar eingetretene und die bereits begonnene Schifffahrt bis zum April störende Winter, sowie die späterhin, in Folge der politischen Verhältnisse eingetretene Stockung im Handel und die, gegen die Concurrenz der Eisenbahn immer drückender sich gestaltende Belastung der Schifffahrt durch die Elbzölle, haben so nachtheilig eingewirkt, daß der Gesammtverkehr in 1853 in Summa nur 397,938¼ Centn. gegen 504,534 Centn. in 1852 betragen hat.

Von dieser Gesammtsumme kommen auf den Verkehr:

a) zwischen hier und Hamburg

und zwar sind befördert:

zu Thal 61,445 Ctr., zu Berg 216,534½ Ctr., zusammen 277,979½ Ctr.
gegen 1852 " " 77,877 " " " 288,641¼ " " 366,518¼ "
also weniger zu Thal 16,432 Ctr., zu Berg 72,106¾ Ctr.

Der dafür verausgabte Elbzoll beträgt im Ganzen 32,097 Thlr. 2 Pf., von welcher Summe

an Hannover....	14,563 Thlr.	— Sgr.	10 Pf.
" Mecklenburg .	10,347 "	15 "	— "
" Dänemark...	4,598 "	16 "	11 "
" Preußen.....	1,429 "	18 "	— "

vergütet wurden. Der verbleibende Rest enthält den Eßlinger und Hamburger Stadtzoll, Elbzoll-Commissariats-Gebühren und Porto der Zollgelder.

b) Verkehr von hier nach Dresden.

Im vorigen Jahre wurden

zu Berg 86,268¾ Ctr., zu Thal 33,690 Ctr., zusammen 119,958¾ Ctr.
gegen 1852 " " 106,856¾ " " " 31,159 " " 138,015¾ "
befördert. Demnach hat sich bei den Fahrten nach Dresden ein Minus von 20,588 Ctr., bei den Thalfahrten von Dresden nach hier aber ein Plus von 2,531 " herausgestellt.

Das Mindergewicht bei der Bergfahrt rührt von der Stockung in den Geschäften mit überseeischen Produkten dahin und dem Ausfall der früher von Bremen pr. Eisenbahn angekommenen Güter her, wogegen die Zunahme bei den Thalfahrten durch den wesentlich vergrößerten Verkehr Oesterreichs mit Rohprodukten, namentlich nach den Rheingegenden im vorigen Jahre, veranlaßt worden ist. So haben wir an roher ordinairer Schafwolle, Wollabfällen, Scheerwolle und rohem Tabak von Dresden 16,270 Ctr. nach hier transportirt, und sind davon 10,500 Ctr. mittelst der Halberstädter Eisenbahn nach den Rheingegenden und Belgien und 5770 Ctr. pr. Wittenberger Eisenbahn nach Hamburg gegangen.

*) Die oben genannten fünf Berichte enthalten übrigens, wie sich von selbst versteht, abgesehen von Angaben über die Schifffahrt, noch viele andere für die Handelsgeschichte des letzten Jahres interessante Daten, welche wir später zu benutzen gedenken.

**) Ob diese Zahl genau richtig ist, können wir nicht verbürgen, die Tabelle des Düsseldorfer Berichtes giebt die Zahl 3092, welche jedoch mit den Zusammenzügen anderer Columen im Widerspruch steht.

Der volle Elbzoll, welcher auf den genannten Waaren lastet, gestattet nicht, sie zu Wasser nach Hamburg zu führen.

Von den nach Dresden (zu Berg) geführten Gütern gingen von Hamburg pr. Schleppschiff:

	63,197	Ctr. ein,
	2,372	„ gelangten von Bremen aus pr. Eisenb. nach hier
und an Stadtgüt. wurden	20,699¾	„ von hiesig. Versend. geg. 13,639½ Ctr. in 1852
dadurch also im Ganzen der Dampfschifffahrt	86,268¾	Ctr.

zum Transport zugewiesen.

Die gegen 1852 bedeutende Verminderung der Güterzufuhr von Bremen liegt hauptsächlich darin, daß die Frachten für Durchgangsgüter auf den Eisenbahnen, in Folge des Eisenbahn-Vertrages, gegen 1852 noch mehr ermäßigt und namentlich bei so weiten Entfernungen, wie von Bremen nach Dresden, so billig wurden, daß eine Concurrenz in Artikeln, deren Werth von einiger Bedeutung ist, wie z. B. bei Tabak, und wofür die Assecuranz-Prämie die Kosten des Wassertransports erhöhet, gar nicht herzustellen ist. Der Zuwachs von hiesigen (Stadt-Gütern) war dem Umstande zu verdanken, daß die österreichische Tabaksregie nicht unbedeutende Ankäufe von Landtabak hier bewirken ließ, dessen Transport der Dampfschifffahrt zufiel.

Ueber die Segel-Schifffahrt im vergangenen Jahre läßt sich Erfreuliches nicht melden. Die hohen Elbzölle, deren Reduction so zuversichtlich, aber wieder vergebens von der versammelt gewesenen Elbzoll-Revisions-Commission erwartet wurde, werden noch länger das Hinderniß einer gedeihlichen Schifffahrt bilden. Diese muß vielmehr immer mehr in Verfall gerathen, je mehr es den, durch jenen Tribut der Schifffahrt geschützten Eisenbahnen gelingt, der Wasserstraße auch den ihr noch gebliebenen kleinen Theil des Verkehrs zu entziehen. Es ist unausbleiblich, daß, wenn hierin nicht bald eine Aenderung eintritt, wozu aber leider so wenig Aussicht ist, dann es zu den Seltenheiten gehören wird, noch eine Güterladung von Hamburg hierher expediren zu sehen.

Wie bedeutend diese Abnahme schon im vorigen Jahre gewesen, mögen folgende Zahlen beweisen:

Im Jahre 1852 wurden nämlich von Hamburg hieher 89 Jachten, 60 Separatladungen und 45 Heeringsjachten befördert, wogegen sich diese Zahlen in 1853 auf 37 Jachten, 53 Separatladungen und 25 Heeringsjachten vermindert haben.

Die Frachten von Hamburg stellten sich durchschnittlich auf 3½, 3¾ und 4 Sgr. pro Centner.

Die Verladungen von Getreide nach Hamburg waren im vergangenen Jahre nur unbedeutend und auch der Transport von englischen Steinkohlen hatte erheblich abgenommen.

Der schon so oft Seitens des Schifferstandes angeregten Instandsetzung der vorhandenen Winterhäfen an der Elbe, welche bei mehreren derselben mit nur geringen Kosten auszuführen sein würde, ist bis jetzt leider keine Berücksichtigung zu Theil geworden.

Die Weserschifffahrt hat nach dem Berichte der Handelskammer zu Minden im Laufe des vergangenen Jahres in doppelter Hinsicht außergewöhnliche Energie entwickelt, und wenn schon deren Erwerbsverhältnisse noch immer nichts weniger als zufriedenstellender Art, so sind die betreffenden Gewerbtreibenden dennoch von neuem Muthe beseelt, nachdem die schon in unserm vorigen Jahresberichte erwähnte Schiffer-Association die Frachtsätze auf eine bestimmte Norm zurückführt, und die Versuche einer im vergangenen Jahre hier constituirten Weser-Dampf-Schleppschifffahrts-Gesellschaft in genügender Weise dargethan, daß auch die Oberweser vermittelst Dampfschleppschiffen befahren werden kann. Die erwähnte Gesellschaft (fast ausschließlich aus Schiffseigenthümern bestehend) besitzt vorläufig nur ein Schiff, beabsichtigt aber diese Zahl schon im nächsten Jahre um drei zu vermehren, und wird dann voraussichtlich, da sich die Kosten des Bugsirlohnes mit dem bisherigen Leinpferdetransport so ziemlich gleichstellen, die Fahrt selbst aber um das Vierfache beschleunigt wird, mit der Eisenbahn concurriren können.

Menschlicher Erfindungs- und Unternehmungsgeist hat den bisherigen Standpunkt des Schiffergewerbes verrückt; es ist daher ehrenhaft und verdient unsere volle Anerkennung, wenn der Schifferstand seine Aufgabe begreift, und mit denselben Waffen das verlorene Terrain wiederzugewinnen sucht. Dagegen aber sind wir von der Gerechtigkeitsliebe der betreffenden Staaten zu erwarten berechtigt, daß sie die concurrirenden Parteien in den Stand setzen werden, mit gleichen Waffen zu streiten, und dem Beispiele Preußens folgend, sich zur Aufgabe der Weserzölle bereit erklären, denn! so lange man die natürliche Wasserstraße mit unnatürlichen Abgaben belastet, wird der abgabenfreie Schienenweg selbstverständlich keine Concurrenz zu fürchten haben, und der dieser Unmöglichkeit gegenüber dennoch unternommene Wettkampf mit demselben zu den Lächerlichkeiten unserer Tage gerechnet werden müssen.

Der vor einigen Jahren regierungsseitig bei Minden angelegte Nothhafen hat sich im Laufe dieses Winters, sowohl was dessen Tiefe, als auch die Zahl der in denselben zu bergenden Schiffe betrifft, als völlig unzureichend erwiesen, und wir können bei dieser Gelegenheit nicht dringend genug den Wunsch aussprechen, daß derselbe in geeigneter Weise vertieft und erweitert, oder aber der längst projectirte eigentliche Sicherheitshafen in Angriff genommen werden möge.

Die Weserdampfschifffahrt, welche insofern als eine Wohlthat für die großen weserabwärts kommenden Auswandererzüge betrachtet werden muß, als letztere ohne erhebliche Kosten und Aufenthalt durch dieselbe direct bis Bremen befördert werden, kann ebenfalls durch die bestehenden Weserzölle veranlaßt, nicht zu gedeihlicher Entwickelung gelangen, und wenn schon die außerordentlichen Anstrengungen der Direction bisheran noch eigentlichen Nachtheil von der Gesellschaft fernhielten, so wird dieselbe beim Fortbestehen der jetzigen Verhältnisse niemals denjenigen Aufschwung erhalten, welcher diesem Unternehmen im Interesse der betheiligten Weserstädte so sehr zu wünschen wäre.

Der Geldmarkt und der Zinsfuß.

Unter dieser Ueberschrift enthält der London Economist vom 27. v. Mts. einen Artikel, dem wir einige Bemerkungen entnehmen. Das Eigenthümliche der gegenwärtigen Lage besteht nicht nur darin, daß an den verschiedenen Börsen Europas so verschiedene Notirungen vorkommen, sondern ebenso sehr darin, daß an einer und derselben Börse die Vergleichung des Preises des Geldes und des Courses der Papiere desselben Landes ganz außergewöhnliche Erscheinungen darbietet. In Hamburg ist der Disconto für beste Wechsel etwa 2 pCt., in Amsterdam 3 pCt., in Paris 4 pCt. und in London bei der Bank von England als Minimum 5½ pCt. Das sind merkwürdige Anomalien, nicht minder merkwürdig und anomal ist aber das gegenseitige Werthverhältniß zwischen dem Bankdisconto und zwischen den einzelnen Arten englischer Staatspapiere. Zu Anfang vorigen Jahres standen Consols bei einem Zinsfuß von 3 pCt. al pari. Exchequer-Bills trugen damals täglich 1¼ P. oder jährlich 1 Pfd. Sterl. 18 Sh. Zins und standen 60 Sh. Prämium; später im März wurden dieselben, ohne daß eine erhebliche Aenderung im Preise der Consols vorgekommen wäre, auf 1 P. pr. Tag oder 1 Pfd. Sterl. 10 Sh. 6 P. pr. Jahr reducirt. Zu derselben Zeit war das Minimum des Bankdiscontos anfänglich 2 pCt. und später 3 pCt. Das relative Verhältniß war also

Consols	3 Pfd. pCt.		
Exchequer-Bills	1 „	18 Sh. pCt.	
Minimalsatz der Bank	2 „	10 „	bis 3 Pfd. pCt.

Vergleichen wir hiermit die gegenwärtige Sachlage. Consols stehen zu 89, werfen also 3 Pfd. Sterl. 7 Sh. 6 P. pCt. Zinsen ab. Exchequer-Bills bringen 2½ P. Zins pr. Tag = 3 Pfd. Sterl. 8 Sh. 6 P. pCt. pr. Jahr und stehen nahezu auf pari. Exchequer-Bonds, zu ungefähr 4 Pfd. Sterl. pCt. ausgegeben, stehen ebenfalls beinahe pari, während der niedrigste Disconto der Bank von England 5½ pCt. beträgt. Das gegenseitige Werthverhältniß ist also nun Folgendes:

Consols	3 Pfd.	7 Sh.	6 P.	pCt.
Exchequer-Bills	3 „	8 „	6 „	„
Exchequer-Bonds	4 „	0 „	0 „	„
Bank-Disconto	5 „	10 „	0 „	„

Es ist hiernach klar, daß nicht nur eine sonderbare Verschiedenheit im Preise des Geldes an den Hauptmärkten stattfindet, sondern daß sich auch das Verhältniß des Werthes der verschiedenen Arten von Sicherheiten gegen früher verschoben hat. Während der Zinsfuß bei Consols nur von 3 Pfd. Sterl. auf 3 Pfd. Sterl. 7 Sh. 6 P. in die Höhe gegangen ist, ist derselbe bei Exchequer-Bills von 1 Pfd. Sterl. 10 Sh. auf 3 Pfd. Sterl. 8 Sh. 6 P. gestiegen, und der Bankdisconto hat eine Steigerung von 2 Pfd. Sterl. auf 5 Pfd. Sterl. 10 Sh. pCt. erfahren. Aus dieser Vergleichung ergiebt sich, daß wenn wir Consols als den richtigsten Maßstab des Geldwerthes zu verschiedenen Zeiten anerkennen, die Interessen für Exchequer-Bills viel zu hoch bestimmt sind und daß ebenso der Discontosatz der Bank sich auf einer unverhältnißmäßigen Höhe behauptet. Es ist freilich richtig, daß die Natur der Capitalien, welche die eine oder die andere der genannten Verwendungsweisen suchen, einigermaßen verschieden ist — wer Consols kauft, wünscht eine dauernde Anlage seines Geldes, während Exchequer-Bills als temporäre Sicherheit für flüssige Capitalien dienen, und der Disconto sich wesentlich richten muß nach dem Betrag der momentanen Geldvorräthe in den Händen der Bankiers und Wechselmäkler — aber so sehr man auch diesen Unterschied anerkennen mag, er reicht nicht aus, um die gegenwärtige Anomalie zu erklären. Wenn Consols auf 89 stehen, also 3 Pfd. Sterl. 7 Sh. 6 P. Zinsen tragen und eine Neigung zum Steigen zeigen, ist es gewiß, daß Exchequer-Bills zu 3 Pfd. St. 8 Sh. 6 P. Zins und 4procentige Exchequer-Bonds, Papiere, welche beide in sehr wesentlichen Beziehungen große Vorzüge vor Consols darbieten, nicht lange auf pari stehen bleiben und daß der Disconto für beste Wechsel sich nicht auf 5½ erhalten könne. Zu demselben Schlusse führt die Beobachtung der Verschiedenheit des Zinsfußes zwischen England und dem Continente, nicht allein, daß eine große Klasse von Sicherheiten ihren Weg von London nach billigeren Märkten finden, sondern auch viele Wechsel können dort zu billigerem Preise

discontirt werden, wodurch dann die Nachfrage auf dem englischen Markt sich vermindern und durch die Steigerung der Nachfrage auswärts eine annähernde Ausgleichuag herbeigeführt werden muß.

In der That stellen sich auch schon Symptome ein, daß der hohe Preis des Geldes nicht lange mehr fortdauern kann. Die Fonds verrathen, seitdem die Finanzpolitik der Regierung feststeht, von Tag zu Tag eine festere Haltung und zwar hauptsächlich in Folge von Ankäufen von Seiten des Publicums. Sodann zeigt der Wechselcours eine Neigung zur Besserung und der Abfluß baaren Geldes scheint nachzulassen. Auch die Bankausweise, obgleich noch nicht wesentlich verändert, lassen eine Neigung zu festerer Haltung erkennen: — der Notenumlauf hat sich um 507,000 Pfd. Sterl. vermindert, die Sicherheiten um 938,000 Pfd. Sterl., und die Notenreserve ist um 386,750 Pfd. Sterl. gewachsen. Der Umstand aber, welcher mehr als irgend sonst etwas die Aussichten des Geldmarktes günstig berührt hat, ist der ausgesprochene Entschluß der englischen Regierung, sich unter keinen Verhältnissen auf ein ausgedehntes System von Staatsanleihen einzulassen. Wenn der Krieg mit Steuern geführt wird, so werden diese aus dem jährlichen Einkommen des Landes bezahlt und keine Bürde fällt auf das Capital. Wird an dieser Politik festgehalten, und man hegt keinen Zweifel, daß dem so sein wird, so ist es keineswegs unverträglich mit dem Kriegszustande, daß Consols wieder auf pari hinaufgehen.

Noch ein zweiter Umstand ist vorhanden, welcher vor einiger Zeit einen großen Einfluß auf den Geldmarkt ausgeübt hat und denselben voraussichtlich in kurzer Zeit nach der umgekehrten Richtung hin geltend machen wird. Keinem, welcher den Schwankungen des Geldmarktes in den letzten Monaten aufmerksam gefolgt ist, kann die Beobachtung entgangen sein, daß die mangelhafte Ernte des letzten Jahres, die folgeweise hohen Preise und die ausgedehnte Einfuhr von Früchten die Hauptursachen des ungünstigen Wechselcourses und des schnellen Steigens des Geldpreises gewesen sind. Bis dahin hatte der Krieg keine oder wenig Einwirkung in der Richtung. Nun ist aber, wenn man in die Zukunft blickt, alle Aussicht auf einen erfreulichen Umschlag in dieser Beziehung vorhanden. Die junge Saat steht gut, und es ist bekannt, daß die Anpflanzungen von Weizen in den drei Königreichen und in jedem Theile derselben in diesem Jahre ausgedehnter als in irgend einem früheren sind. Diese Kenntniß wirkt schon jetzt auf die englischen und fremden Märkte. Und wenn man zu diesen günstigen Aussichten die Thatsache hinzufügt, daß die englische Ausfuhr im vorigen Jahre den Betrag von 98 Mill. Pfd. Sterl. übersteigt und im Anfange dieses Jahres sogar noch bedeutender sich gestaltet, wofür die Zahlungen im Laufe des Jahres und zwar zum großen Theil in Australischem Gelde zurückfließen müssen, so ist alle Hoffnung vorhanden, daß der Geldmarkt bald große Erleichterungen verspüren muß. Der Economist will die Politik der Bank von England, den Discontosatz so sehr in die Höhe zu steigern, nicht tadeln, findet vielmehr, daß durch die zeitige Ergreifung dieser Maßregel und das dadurch dem ungünstigen Wechselcours entgegengestellte Hinderniß die nun zu erwartende Reaction wesentlich beschleunigt worden sei.

Englands Handel im Jahre 1853.

Wolle und Wollenfabrikate.

Die Vorräthe von roher Wolle waren bei Beginn des verflossenen Jahres fast gänzlich erschöpft und die Preise stellten sich daher bereits bei den ersten Verkäufen im Frühjahr von 40,000 Ballen um 1½ bis 2 d. pr. Pfund höher, gingen jedoch in Folge inzwischen eingetroffener bedeutenden Zufuhren bei den nächsten Verkäufen (vom 19. Mai bis 7. Juni) bei einem Umsatze von 44,000 Ballen fremder und Colonial-Wolle wieder um ½ bis 1 d. zurück. Ungeachtet der fortwährenden umfangreichen Importe zogen sie bei der dritten Verkaufsperiode vom 14. Juli bis 18. Aug. von 70,000 Ballen wegen des äußerst starken und stets zunehmenden Bedarfes wieder an. Die 4. und letzte Versteigerung fand vom 20. Oct. bis 15. Nov. statt; der Verkauf belief sich diesmal auf 59,278 Ballen, meistens Colonial- und Ostindischen Produkts und die Preise hielten sich fest. Die Befürchtung, daß die Zufuhren dieses kostbaren Rohstoffs mangelhaft ausfallen würden, hat sich glücklicher Weise nicht bestätigt und die Ausfuhr selbst von Australien weist eine nicht unbedeutende Vermehrung nach; die Verschiffungen von dort beliefen sich in 1852 auf 18,657,567 Pfd., in 1853 dagegen auf 21,310,294 Pfd.; auch am Cap und namentlich im Orange-Fluß-Distrikte mehrt sich die Wollproduktion in ansehnlichster Weise; die Exporte von dort betrugen in 1834 nur 200,000 Pfd., in 1852 dagegen 7,703,505 Pfd. im Werthe von 404,420 Pfd. Sterl. Die vermehrte Einfuhr Ostindischer Wolle, deren Preise im Durchschnitt niedrig sind, kommt besonders den Blanket-, Teppich- und überhaupt Fabrikanten untergeordneter Wollstoffe zu Statten. Rücksichtlich der australischen Schafzucht verdient bemerkt zu werden, daß sich in derselben in Folge der erhöhten Preise der Lebensmittel eine völlige und für die Schafzüchter sehr günstige Umgestaltung bewerkstelligt, insofern der Werth der Schafe selbst in gleichem Verhältniß sich gehoben hat.

Total-Einfuhr.		1853	1852	1851
Schafwolle aus Deutschland		26,129	36,114	26,514
Spanien		947	903	5,272
Portugal		10,440	7,746	12,827
Australien		153,162	145,767	144,320
Cap der guten Hoffnung		22,718	21,011	19,668
Rußland		21,758	13,687	15,259
Andere Länder		139,465	89,563	83,225
	Ballen	374,619	314,791	307,085
Ziegenwolle	"	17,577	18,104	10,796

Das Verhältniß zwischen dem Totalwerthe der Woll- und dem der Baumwollmanufaktur ist etwa wie 3 zu 5, da der Werth der letzteren auf 50 Mill. Pfd. Sterl. geschätzt wird. Betrachtet man jedoch den Werth einer jeden dieser Manufakturen nach dem Verhältniß, in welchem dieser Werth der Verwendung brittischen Capitals und brittischer Arbeit entspringt, so ergiebt sich ein geringerer Unterschied. In der Baumwollenfrabrikation werden nämlich 20 Mill. für den Rohstoff bezahlt, der großentheils aus dem Auslande kommt, und es bleiben daher der brittischen Industrie nur 30 Mill. für Löhne, Gewinn und drgl. In der Wollmanufaktur dagegen werden für den Rohstoff brittischen und Colonial-Ursprungs 11,958,320 Pfd. Sterl. gezahlt, und der heimischen Industrie kommen zu Gute 17,398,999 Pfd. Sterl. für Löhne, Gewinn u. dergl., zusammen also mehr, als 30 Mill. Pfd. Sterl. so daß für die beiden Manufaktur-Zweige, insoweit sie Britischer Produktion sind, das Verhältniß von Baumwolle zu Wolle sich wie 30:29 stellt. Der Werth der Exporte aller Arten wollener Stoffe und Fabrikate betrug 5,327,853 Pfd. Sterl. in 1840; 8,204,836 Pfd. Sterl. in 1844; etwa ebenso in 1850; dagegen plötzlich 10,145,578 Pfd. Sterl. in 1852 und 11,625,720 Pfd. Sterl. in 1853.

Die Produktion der Wolle in Großbritanien hat in Folge der in der Fabrikation allmälig stattgehabten großen Verbesserungen und Vervollkommnungen in ihrer Vermehrung im Vergleich zur Vermehrung der Bevölkerung in doppelter Progression zugenommen. Die Anzahl der Schafe in Großbritanien und Irland beläuft sich gegenwärtig auf 32 Millionen, von denen 2 Mill. in Irland. Hiernach würde England im Verhältniß zur Einwohnerzahl eine größere Anzahl von Schafen besitzen, als irgend ein anderes Land und dürfte auch ein Vergleich des Gewichts des Viehes und desjenigen der Wolle mit der Produktion der resp. Länder diese Voraussetzung bestätigen. Man hat berechnet, daß in Großbritanien jährlich 40 Mill. Schafe geschoren werden und von weiteren 15 Mill., die jährlich geschlachtet werden, kommen überdies die Felle zur Verarbeitung. Die Woll-Manufaktur würde demnach etwa 275 Mill. im Lande erzeugter Wolle absorbiren, 32 Mill. britischer Vließe, von einem Durchschnittsgewichte von 4 Pfd., würden 450,000 Pack. ergeben, 50,000 T., deren Werth à 10 d. p. Pfd sich auf 4½ Mill. Pfd. Sterl. beläuft. Rechnet man zu diesen hinzu die importirte Colonial- und fremde Wolle, d. h. 391,622 Ball. = 47,905 T. à 1/6 p. Pfd., also 7,750,000 Pfd. Sterl., so würde sich als Gesammtwerth des rohen Materials die Summe von 12½ Mill. Pfd. Sterl. ergeben. In London werden jetzt öffentliche Verkäufe während der Saison (von Mai bis November) in Zwischenräumen von etwa 6 Wochen abgehalten. Diese Verkäufe, die stets mehre Wochen in Anspruch nehmen, werden jetzt stark von Deutschen, Belgiern und Franzosen besucht, ein Beweis, daß auch dort der Verbrauch die Produktion überflügelt. Das jedesmal zum Verkauf gelangende Quantum beträgt, je nach Zufuhr und Vorrath 30 bis 70,000 Ballen.

Colonial-Waaren.

Was den Colonial-Importhandel betrifft, so behauptete derselbe, wiewohl dem Umfange nach der Gesammthandelsbewegung und dem vermehrten Consum entsprechend, während des ganzen Jahres eine ruhige und sichere Haltung und es fanden nur geringe Preisfluctuationen in steigender Richtung statt. Ein merklich höherer Aufschwung der Preise war auch kaum zu erwarten, nachdem eine namhafte Steigerung im vorvergangenen Jahre stattgehabt hatte und selbst der Mangel an Getreide vermochte nicht, mit Ausnahme einiger wenigen Artikel, wie u. a. Reis, eine Einwirkung in diesem Sinne auf die Preise zu üben.

Den Vorrath von Zucker in England und den vorzüglichsten Plätzen des Continents schätzte man für den 1. December der betr. Jahre wie folgt:

		1851	1852	1853
Holland	Centner	222,000	162,000	100,000
Antwerpen	"	115,000	65,800	76,000
Hamburg	"	110,000	60,000	45,000
Triest	"	206,000	202,000	160,000
Havre	"	54,000	150,000	81,000
England	"	3,116,000	2,330,000	1,990,000
	"	3,823,000	2,969,800	2,452,000

Vom 5. Juli 1854 ab werden Colonial- und fremder Zucker gleichem Zollsatze*) unterworfen sein, nämlich Muscovade 10 Shill. p. Centner; weißer Fa-

*) Bekanntlich durch die neuesten Kriegsfinanzmaßregeln abgeändert.

rin-Zucker oder von gleicher Qualität 11 Shill. 8 P.; raffinirter 13 Schill. 4 P. Ob diese Gleichstellung eine Mehreinfuhr fremden Zuckers zur Folge haben werde, dürfte zur Zeit nicht wohl voraus zu bestimmen sein. Von Caffee waren die Vorräthe in London ebenfalls geringer am Schlusse, als zu Anfang des Jahres, nämlich 346,000 Centner gegen 432,000 Centner; desgleichen von Rum 14,083 Faß gegen 23,929 Faß; die Verschiffungen von Rum überstiegen die des vorigen Jahres um 105,552 Gallonen, der innere Consum den des vor. Jahres um 266,122 Gall.; von Branntwein fand statt eine Mehreinfuhr in 1853 von 1,326,217 Gall., eine Mehrausfuhr von 1,164,537 Gall.; der innere Consum war jedoch geringer um 30,126 Gall., auf dem Lager sind mehr als in 1852: 3260 Puncheons, und Portwein mehr 11,170 Pipen. Reis erfuhr um die Mitte des Jahres eine Preissteigerung von 6 Shill. p. Centner und bewahrte eine steigende Tendenz; für Bengal-Reis wurden am Schlusse von 1853 bezahlt 14 Shill. 6 Pen. bis 16 Shill. 6 P. p. Centn. gegen 10 Shill. 6 P. und 12 Shill. in 1852; der innere Consum war äußerst stark und vorräthig waren Ende 1853 270,000 Centner gegen 320,000 Centner in 1852; von Salpeter waren weniger vorhanden etwa 20,000 Centner, eine bemerkenswerthe Erscheinung ist, daß die Preise der besten Qual. zur Zeit kaum höher sind, als die der geringsten Qualität, in Folge vermuthlich der gegenwärtigen starken Nachfrage nach den geringeren Qualitäten dieses Artikels; Madras-Salpeter kostete 28 bis 32 Shill. p. Centn. Ende 1853, gegen 24 bis 29 Shill. in 1852. Eine namhafte Preissteigerung trat auch im Talg ein, es waren die Preise 59 Shill. 6 P. bis 60 Shill. Ende 1853, gegen 45 bis 45 Shill. 6 P. p. Centn. in 1852. Diese Preissteigerung erfolgte namentlich in Folge des voraussichtlichen Zufuhrenabschnitts für kürzere oder längere Zeit von Rußland. Der Vorrath betrug Ende 1853 etwa 42,249 Tonnen, gegen 47,184 Ton. in 1852.

Von ganz besonderer Bedeutung war das verflossene Jahr für einen der vorzüglichsten Consumtions-Artikel Englands, nämlich Thee. Dieser Artikel war den plötzlichsten und heftigsten Fluctuationen unterworfen, namentlich wohl in Folge der Ereignisse in China, dann aber auch der Reduction der Steuer oder vielmehr des Modus der Reduction, der zu Speculationen veranlaßte. Der Consum dieser Pflanze in England nimmt noch mit jedem Jahre in immer größerem Verhältniß zu, er betrug: 51,178,000 Pfd. in 1850; 53,965,000 Pfd. in 1851; 54,725,000 Pfd. in 1852; 58,500,000 Pfd. in 1853. Die Preise des gewöhnlichen Congou waren Ende 1853: 10 bis 10¼ Pence p. Pfd. Ende 1852: 14 à 15 Pence p. Pfund.

Eisenbahnen.

— Berlin-Hamburger:

		1852	1853
Zahl der Passagiere 1. Classe		5,579	5,603
" " " 2. "		129,785	148,827
" " " 3. "		438,651	437,892
	Total:	574,015	592,322
Jede Person reiste	Meilen	7⁹	7⁹
Einnahme vom Personentransport	Thlr.	546,030	581,200
Passagiergepäck	Centn.	105,671	110,190
" Fracht	Thlr.	21,029	21,705
Gütertransport	Centn.	4,397,572	5,003,717
" dessen Fracht (einschl. Vieh)	Thlr.	1,015,504	1,096,703
Total Frachteinnahmen	"	1,621,952	1,727,323
Ueberschuß der Einnahme über d. Ausg.	"	466,433	435,467
Vom Ueberschuß werden bezahlt:			
Eisenbahnsteuer	"	—	8,947
3½ pCt. auf Actien B.	"	105,000	105,000
4½ pCt. auf Actien A.	"	225,000	225,000
in den Reservefond	"	136,433	96,521

— Mecklenburgische:

		1852	1853
Zahl der Passagiere		266,588	277,190
Passagierfracht	Thlr.	166,434	175,961
Militairtransport	Mann	?	6,409
" Fracht	Thlr.	1,149	2,118
Gepäck-Fracht	"	5,342	6,769
Gütertransport	Centn.	1,087,658	1,403,877
" Fracht	Thlr.	84,285	102,561
Viehtransport-Fracht	"	13,187	13,331
Totalbetriebseinnahme	"	272,690	305,041
Gesammtausgaben	"	151,848	184,185
Dividende	pCt.	¾	¾

— Nürnberg-Fürth:

		1852	1853
Personen		518,116	548,786
Güter	Centn.	113,209	172,299
Einnahme von Personen	Thlr.	58,199	63,866
" Total	"	59,285	65,931
" Netto	"	26,590	32,996

Bremens Seeschifffahrtsverkehr.

Angekommen:

	1852 Schiffe	1852 Lasten	1852 Mann	1853 Schiffe	1853 Lasten	1853 Mann
Europa	2,568	117,984	10,611	2,394	114,648	10,043
Amerika	367	79,545	6,106	310	68,961	5,279
Asien	29	6,988	444	20	5,076	330
Afrika	1	200	11	4	248	22
Australien	—	—	—	1	120	10
Total	2,965	204,817	17,172	2,729	189,053	15,684
Beladen	2,516	174,005	14,989	2,317	164,221	13,915
In Ballast	449	30,812	2,183	412	24,832	1,769

Abgegangen:

	1852 Schiffe	1852 Lasten	1852 Mann	1853 Schiffe	1853 Lasten	1853 Mann
Europa	2,642	97,438	9,748	2,311	100,488	9,402
Amerika	464	112,659	7,990	376	101,081	6,908
Asien	10	2,709	171	2	402	38
Afrika	5	863	57	3	195	16
Australien	4	709	55	4	729	56
Total	3,125	214,378	18,021	2,696	202,895	16,420
Beladen	2,404	164,159	13,101	2,043	153,009	11,833
In Ballast	721	50,219	4,920	653	49,886	4,587

Die Bremische Rhederei besaß Ende 1853 241 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 57,873 Lasten à 4000 Pfund, oder 38,582 Commerzlasten à 6000 Pfund, oder 115,746 Tonnen, worunter 2 Seedampfschiffe von 2165 Lasten, d. i. 1444 Commerzlasten oder 4330 Tonnen und 1650 Pferdekraft.

Handelsbericht.

— Die Bewegung des Bremer Baumwollen-Marktes im Monat Mai 1854.

Die hohen Forderungen der Inhaber ließen in dem Anfange dieses Monats keine nennenswerthe Umsätze zu. — Eine später dagegen gezeigte Nachgiebigkeit, brachte den Markt dem Verhältnisse der Concurrirenden näher und bewirkte ziemliche Verkäufe, so daß in diesem Monate doch 3036 Ballen nordamerik. und 69 Ballen Surate in Versenders Hände übergingen. — Das directe aus den Productionsländern eingeführte Quantum bestand dagegen in:

per Weser	von Galveston, Texas	1201	Ballen
" Acken	" Neworleans	677	"
" Nelson	" Mobile	1085	"
" Hiram	" Laguayra	216	"
" Emma	" Portorico	172	"
" Henrique	" Domingo	36	"

Die Einfuhr von nordamerik. Baumwolle war 1852 23,257 Ballen
1853 32,600 "

Vorrath und Einfuhr von 1854 bis 1. Mai .... 23,464 Ballen
Einfuhr in diesem Monat .... 2,963 "
26,427 Ballen

Verkauf und Export bis 1. Mai.... 17,745 Ballen
in diesem Monat .... 3,036 "
20,781 "

heutiger Vorrath erster Hand .... 5,646 Ballen
außerdem 216 Ballen Laguayra, 172 Bll. Portorico, 36 Pack. Domingo und 116 Surate. —

Die nächsten Zufuhren werden außer 1000 Bll. in mehreren Schiffen von Newyork, in 1300 Bll. pr. Auguste, 300 Bll. pr. Heinr. von Gagern, 1500 Bll. pr. Leontine und 1000 Bll. pr. Edmund von Neworleans bestehen.

Die Auswahl ist vorzüglich und wird es durch diese Zufuhren auch in der nächsten Zeit bleiben und die an anderen Plätzen nicht stark vertretenen besseren Qualitäten hier zu finden sein.

Bremen, 31. Mai. Während der verflossenen acht Tage kamen 69 Schiffe an, und beträgt die Zahl der seewärts gesegelten Schiffe 57 (nach der oldenb. Küste, Ostfriesland, Hamburg, Altona, London, Dundee, Sunderland, Harwich, Ripen, Rostock, Danzig, Amsterdam, Gothenburg, Stockholm, Norwegen, Archangel, Newyork.)

Zugeführt wurden:

Von Bahia: 7008 Bll. Tabak, 1000 Säcke Caffee, 1308 Säcke Zucker, 57 Sck. Cacao, 77/1, 2/2 St. Jacarandaholz.

" Cuba: 600 Pack., 75 Ser. Tabak, 80 Ser. Bast, 56 Orh., 1 Sack Caffee, 19 Tierc. Honig, 5 Fss. Rum, 100 Bll. Cognac, 14/1, 4/2 Piep. Tafia, 60,000 Pfd. Gelbholz, 336 Bl. Mahagoni- und 90 Bl. Cedernholz.

Von Portorico: 149 Orh., 134 Barr. Muscovaden, 51 Säcke Caffee.
" Benicarlo: 227/1, 38/2 Piep. Wein.
" Newcastle: 122 Tons Steinkohlen.
" Cardiff: 124 Tons Steinkohlen.
" Windau: 30 Tonnen Leinsamen.
" Danzig: 2918 St. Dielen, 200 ficht. Eisenbahnschwellen, 10 Schock 7 St. Piepenstäbe, 2 Fss. Bernstein.
" Bergen: 422 Tonnen Heeringe, 8800 St. Bockhörner.
" Christiansand: 15,251 St. Dielen.
" Amsterdam: 325 Anker Sardellen, 1430 St. Käse, 113 Bll. Caffee, 12 Säcke Senfsamen, 3 Fss. Lackmus, 5 Fss. Farbewaaren, 1 Sack Canariensamen, 19 Kst. Tabak, 8 Kst. Glaswaaren, 3 Kst. Segeltuch, 3 St. 6 Piep. Genever, 2 Kst. Liquer, 104 Riemen, 26 Pack. Papier, 2 Quardelen Leinöl.
" Hamburg: 48 Tonnen Fleisch, 60 St. Balken.
" Altona: 111 St. leere Fss., 1 Kst. Werkzeug.
" Ostfriesland: 1340 St. Gußeisenwaaren, 1 Faß Wachs, 1 Kst. Gummi-Damar, 90/8, 8/16 Tonn. Butter, 3 Lst. 17 Sck. Gerste, 72 Sck. Canariensamen, 13 Bar. Zucker, 6 Ton. Heeringe, 1 Ohm 3 Anker Oel.
" der oldenb. Küste: 38 Last Hafer, 4 Last Gerste.
" der Unterweser: 18 Last Hafer, $7\frac{1}{3}$ Last Gerste, $6\frac{2}{3}$ Last Bohnen, 332 Kf. 31 Krk. Butter.

Außerdem pr. Eisenbahn 40 Sck. Weizen, 52 Säcke weiße Bohnen, 313 Sck. Weizenmehl, 12 Sck. Roggenmehl.

Im Laufe der verflossenen Woche wurden von nordamerikanischen Tabaken 45 Fss. Ohio, ord., braun und coul., 37 Fss. Kentucky, ord. bis mittel, verkauft, so daß der Lagerbestand 686 Fss. Bay, Ohio und Scrubse, 91 Fss. Virgin., 1424 Fss. Kentucky, 1111 Fss. Stengel ausmacht. Die Umsätze in westindischen und südamerikanischen Tabaken bestehen nur aus 86 Ser. Havana, fein und mittel Deckblatt und Einlage, theils neuer Ernte, 23 Kist. Seedleaf, 212 Pack. Portorico in Blättern, 25 Kb. Varinas in Blättern, 25 Krb. Varinas in Rollen und 290 Pack. Brasil in Blättern. Die Auctionsverkäufe für Assecuradeurs Rechnung ergaben: 305 Pack. Columbia in Blättern (Ambalema) von 21 bis 37 Grt., durchschnittlich ca. $29\frac{1}{2}$ Grt.; 249 Ser. Cuba von 10 bis 26 Grt., durchschn. ca. $16\frac{1}{2}$ Grt.; 184 Ser. u. 16 Kst. Yara von 12 bis 38 Grt., durchschn. ca. 21 Grt.; 236 Pack. Brasil in Blättern von 3 bis $11\frac{1}{4}$ Grt., durchschn. ca. $6\frac{1}{2}$ Grt. und 28 Pack. do. von $4\frac{1}{2}$ bis $6\frac{1}{2}$ Grt., durchschn. ca. 6 Grt. Vorräthe erster Hand bestehen in ca. 675 Ser. Havana, 11,575 Ser. Cuba, 16,950 Ser. Domingo, 825 Kist. Seedleaf, 2350 Pack. Portorico in Bl., 875 Kb. Varinas in Rollen, 2950 Kb. Varinas in Blättern, 1075 Pack. Columbia in Blättern, 15,575 Pack. Brasil in Blätt., 250 Kisten Florida. Für Laguayra-Caffee herrschte anhaltende Kauflust, während andere Sorten wenig begehrt wurden. Der Umsatz umfaßt bei sonst unveränderten Preisen: 2800 Säcke Laguayra zu $10\frac{1}{2}$ à $12\frac{1}{2}$ Grt., 100 Bll. Rio zu $9\frac{7}{8}$ à $10\frac{3}{8}$ Grt., und in Auction für Assecuradeurs Rechnung 75 Bll. Brasil. Roher Zucker ohne Umsatz. Dagegen wurden ca. 2500 Brode Melis begeben, und von Candis nur Kleinigkeiten gekauft. Von Baumwolle wurden 704 Pack. Nordamerikanische genommen und außerdem 12 Pack. do. in Auction verkauft. Verkäufe von Thee in Auction und unter der Hand bestehen aus 70/4 und 27/8 Kst. Congo, 168/4 Kst. Souchong, 20/8 Kst. Pouchong, 53/4 Kst. Pecco, 17/4 Kst. Tonkay, 36/4 Kst. Haysan, 47/8 u. 7/16 Kst. Imperial und 29/8 und 59/16 Kist. Gunpowder. Von Reis wurden zu unveränderten Preisen 2000 Ballen div. Ostindischer begeben. Von Caroliner fanden nur Kleinigkeiten für den Bedarf Nehmer. Von Farbewaaren sind 300 Kst. Blauholzextract und 30/m. Pfd. Domingo Blauholz verkauft, andere Sorten ohne Umsatz. Von Gewürzen fanden nur Kleinigkeiten für das laufende Geschäft Käufer. Ferner sind in Auction und unter der Hand 130 Fss. Smyrnaer und 40 Fss. Corinth-Rosinen gekauft. Von amerikanischem Terpentinöl kamen die angebrachten 100 Brl. zu etwas ermäßigtem Preise zum Abschluß (pr. 100 Pfd. $14\frac{1}{2}$ Thlr.). Harz, ca. 1600 Fss. sind auf Lieferung verkauft. Von Wallfischbarden sind 8000 Pfd. Polar zu 55 Thlr. vom Bord zu empfangen begeben. Leinsamen: angebrachte 30 T. Windauer fanden gleich nach Landung zu etwas billigeren Preisen Nehmer; außerdem gingen 75 T. Rigaer in Versenders Hände über. Notirt ist Rigaer à $9\frac{1}{2}$ bis $10\frac{1}{2}$ Thlr., Windauer $10\frac{1}{2}$ Thlr. pr. T. Heeringe: der Umsatz bestand aus 42 T. Schottischen zu den bestehenden Preisen. Zugeführt 422 T. neue Berger und 14 T. Jager-Heeringe. Von Theer wurden 50 T. Stockholmer und diverses anderes genommen. Zugeführt 60 T. Kohlentheer. Pech: von Stockholmer wurden 60 T. gekauft und etwas höher bezahlt. Notirt zu $10\frac{1}{4}$ bis $10\frac{1}{2}$ Thlr. pr. T. Von wildem Cedernholz wurden aus zweiter Hand mehrere Parthien, ca. 100/m. Pfd., genommen. Mahagoniholz ohne Verkäufe. 10,000 St. von Laguayra angebrachte Hörner sind transitirt und 4000 St. verkauft. Schildpatt ohne Aenderung. Häute: Preise unverändert fest. Der Umsatz beschränkte sich auf 150 St. Jamaica Häute in Auction. Zugleich wurden denselben 150 St. Angostura Häute beigefügt (aus zweiter Hand), die aber über Preiswerth gehalten wurden und deshalb unverkauft blieben. Vorrath: ca. 30,000 St. Buenos Ayres Häute, in allen Sorten. Von Fellen sind Hirschfälle sehr gesucht, aber ohne Vorrath. Gesalzene Kalbfelle weniger gefragt, Vorrath ca 1500 St.; leichte trockne Kalbfelle stark gefragt. Die neuen Zufuhren an Lohen fehlen. Pottasche ohne größere Umsätze und Preisveränderungen. Fettwaaren das Hauptgeschäft der Woche bestand in den Verkäufen von ca. 700 T. Archangeler Thran. In den übrigen Sorten Thran und Oel fielen keine besonders erwähnenswerthe Geschäfte vor. Weizen in Parthien nicht gehandelt, Preise im Detail behauptet. Roggen: Von den zur Stadt gekommenen Zufuhren ist Vieles von den Inhabern direct nach dem Oberlande versandt, so daß hier nur 150 bis 200 Last zum Abschluß gekommen, die man einzeln 1 à 2 Thlr. billiger erlangte. Andere Getreidearten ohne Aenderung.

Notirt ist: Weizen, Braunschw. u. Weser-, 210 à 220 Thlr., Elb- u. Dänisch. 190 à 215 Thlr.; Roggen, getr. Ostsee-, 145 à 155 Thlr., Odessaer 148 à 155 Thlr.; Gerste, Oberländ. $112\frac{1}{2}$ à $117\frac{1}{2}$ Thlr., Nied. Winter- 90 à 95 Thlr., Sommer- 85 à 90 Thlr.; Hafer, Oberl. $72\frac{1}{2}$ à 75 Thlr., Niederl. Grütz- und Futter- 68 à 80 Thlr.; Bohnen, 125 à 130 Thlr., Erbsen, gelbe, neue 165 à 170 Thlr.; amerik. Weizen-Mehl, pr. 100 Pfd. 7 à $7\frac{1}{2}$ Thlr., hiesiges $6\frac{3}{4}$ à 7 Thlr.

Schiffsexpedition.

Nach Sidney (Australien), Malvine Vidal, Capt. C. F. W. Jachtmann, ult. Mai.
" Honolulu, Teutonia, Capt. J. H. Bulling, im Monat Juni.
" San Francisco (via Valparaiso), Maienlust, Capt. —, Mitte Juni.
" Havana, Viscaguo, Capt. J. M. de Amezaga.
" Newyork, Louisiana, Capt. H. Bätjer, am 1. Juni.
Robert, Capt. Paulsen, am 1. Juni.
Henriette, Capt. W. Greve, am 1. Juni.
Triton, Capt. C. D. Ratje, am 1. Juni.
Lina, Capt. M. Probst, am 15. Juni.
Erbprinz Friedrich August, Cap. J. F. Wurthmann, a. 15. Juni.
George, Capt. J. W. Töhle, am 1. Juni.
Schiller, Capt. G. Bahr, am 1. Juni.
Beethoven, Capt. H. Erichs, am 1. Juni.
Bertha, Capt. D. Klamp, am 1. Juni.
Landwührden, Capt. F. Helmers, am 15. Juni.
Henriette, Capt. Haesloop, am 1. Juni.
President Smidt, Cap. —, am 1. Juni.
Richard Cobden, Capt. Gerdes, am 1. Juni.
Ella, Capt. Rosenkranz, am 15. Juni.
" Baltimore, Virginia, Capt. Joh. Klamp, am 1. Juni.
Albert, Capt. H. Reichel, am 1. Juni.
Humboldt, Capt. Dannemann, am 1. Juni.
Georg, Capt. Hohorst, am 1. Juni.
Post, Capt. Rahe, Anfangs Juni.
" Quebec, Kepler, Capt. Lankenau, am 1. Juni.

Vermischte Notizen.

— Der "Ericson" hat am 27. April eine Probefahrt gemacht, die von den Newyorker Blättern im Ganzen als sehr befriedigend geschildert wird. Auf der Rückreise ist das calorische Schiff jedoch, von einem heftigen Windstoß getroffen, nahezu gekentert, voll Wasser gelaufen und in der Nähe von New-Yersey gesunken. Man ist damit beschäftigt, dasselbe, welches in günstiger Position liegt, wieder aufzunehmen, und giebt sich der Hoffnung hin, daß es keinen wesentlichen Schaden genommen habe. Es scheint ein eigener Unstern über dem Unternehmen zu walten, und wenn dasselbe schließlich dennoch gelingen sollte, so wird es von Neuem beweisen, was Ausdauer vermag.

— Frankreich. Durch Decret vom 10. Mai sind die, durch die Gesetze von 1826 bestimmten Beschränkungen der Gleichstellung der Einfuhr durch französische und englische Schiffe aufgehoben und zahlen demnach künftig europäische Erzeugnisse unter englischer Flagge nicht mehr als unter französischer und das Verbot der Einfuhr asiatischer, amerikanischer und afrikanischer Produkte aus englischen Entrepots nach Frankreich hört auf.

— Durch Decret vom 9. März 1852 war festgestellt worden, daß suif, Talg, roh, von Ländern jenseits des Capes Horn und des Capes der guten Hoffnung durch französ. Schiffe 6 Fr., von anderen Ländern 10 Fr., durch fremde Schiffe 13 Fr. p. 100 Kilo. Einfuhrzoll bezahlen. Durch Decret vom 5. März 1852 ist diese Bestimmung auf alle Fetten, die von Fischen ausgenommen, ausgedehnt worden.

— Durch Decret vom 10. Mai 1852 ist festgestellt, daß rohe Wolle bezahlt:

Direct eingeführt von Ländern jenseits des Capes Horn und des Capes der guten Hoffnung, einschließlich Capstadt.		
	roh,	25 Ct.
	" in ganzen Fließen	50 "
	gewaschen, kalt, in Abats u. Abfällen	25 "
	warm, in ganzen Fließen	55 "
	" in Abats und Abfallen	30 "

im übrigen bleiben die bisherigen Zölle.

— Paraguay. Die durch Decret vom 27. Septbr. 1853 verfügte Schließung der Häfen gegen die Schiffe von Corrienses, ist, nachdem die dadurch bezweckte Beseitigung des Transitzolles von Corrienses erreicht wurde, am 8. December v. J. wieder aufgehoben worden.

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von C. Schünemann's Verlagshandlung.

Hierbei eine Beilage.

Druck von C. Schünemann.